

## **PRESSEMITTEILUNG**

2. April 2009

Nr. 106/2009

 **Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Ministerpräsident Günther H. Oettinger und Infrastrukturvorstand der Bahn AG, Stefan Garber bei der Unterzeichnung der Finanzierungsverträge zum Bahnprojekt Stuttgart Ulm:**

**„Weichen für Jahrhundertprojekt sind gestellt - Gut gerüstet für den Start in die Realisierungsphase“**

„Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm bekommt Baden-Württemberg zwei Verkehrsprojekte von europäischer Dimension“, betonte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee am Donnerstag (2. April 2009) in Stuttgart bei der Unterzeichnung der Finanzierungsverträge für das Projekt.

„Die Weichen für das Jahrhundertprojekt sind gestellt. Mit der heutigen Unterzeichnung der Finanzierungsverträge durch die Projektpartner ist das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm jetzt auch vertraglich in trockenen Tüchern. Wir können nun mit aller Kraft in die Realisierungsphase der beiden Projektteile Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm eintreten“, sagte der baden-württembergische Ministerpräsident Günther H. Oettinger.

„Gewinner sind die Fahrgäste. Sie können sich auf einen hochmodernen Bahnhof und eine schnelle Bahnstrecke über die Schwäbische Alb freuen. Wir stärken den umweltfreundlichen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene. Ich bin zuversichtlich, dass die Bauarbeiten im Jahr 2019 abgeschlossen sind“, unterstrich Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee.

"Heute stellen wir alle Signale auf Fahrt. Von dem größten und bedeutendsten Bahnprojekt Deutschlands werden nicht nur Stuttgart und die Region profitieren,

sondern vor allem auch der nationale und internationale Schienenverkehr“, so Stefan Garber, Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG. „Jetzt werden die Planungen und die vorbereitenden Baumaßnahmen für das Projekt mit Hochdruck weitergeführt, so dass im nächsten Jahr die ersten Bagger rollen können.“

Die Finanzierungsverträge wurden von Ministerpräsident Günther H. Oettinger für das Land und in Vollmacht für die Stadt Stuttgart und den Verband Region Stuttgart, von Bundesverkehrsminister Tiefensee für den Bund und dem Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn AG, Stefan Garber, für den Bahnkonzern unterzeichnet.

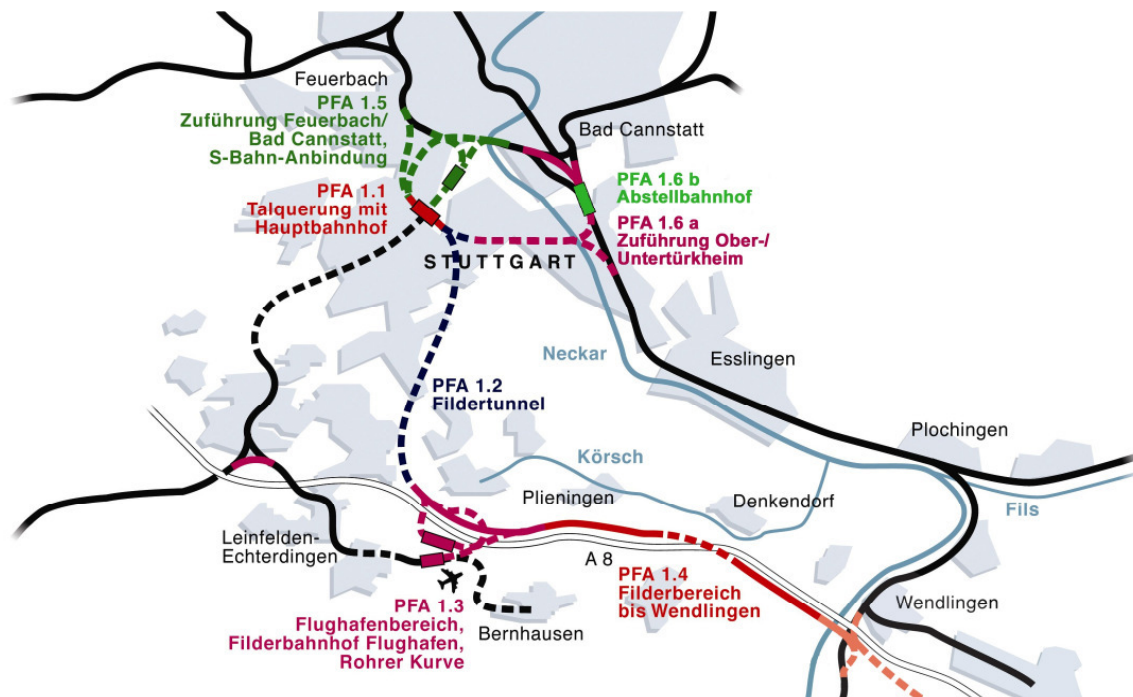
Mit der Schaffung eines Durchgangsbahnhofs in der Landeshauptstadt, der Anbindung des Landesflughafens und der Neuen Landesmesse sowie der Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm werde die erforderliche Verkehrsinfrastruktur geschaffen und die Einbindung des gesamten Landes in das europäische Schienennetz der Zukunft sichergestellt, sagte Ministerpräsident Günther H. Oettinger. „Das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm ist Teil der europäischen Magistrale Paris - Bratislava. Ohne dessen Realisierung würde das Land in den Verkehrsschatten geraten, mit deutlich negativen Folgen für Wachstum und Beschäftigung.“ Das Projekt trage nachhaltig dazu bei, den Standort Baden-Württemberg auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu gestalten. „Baden-Württemberg wird in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden. Gleichzeitig können durch die neue Infrastruktur landesweit Verbesserungen im Regionalverkehr erreicht werden“, unterstrich Ministerpräsident Günther H. Oettinger.

### 3 Anlagen

## Anlage 1

### Bahnprojekt Stuttgart - Ulm

#### Projektübersicht Stuttgart 21



#### Baumaßnahmen Stuttgart 21:

Grafik: DB

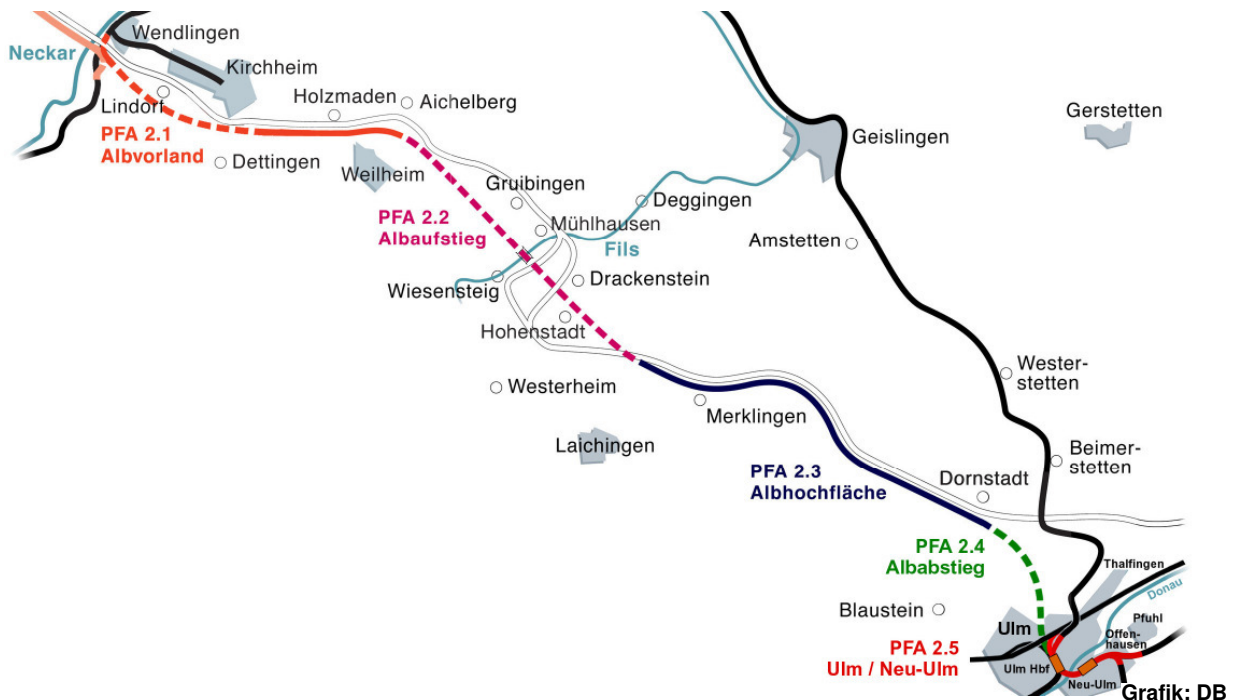
##### **Strecke**

Gesamtstreckenlänge:	57 km
davon Tunnelstrecke:	33 km
davon Schnellfahrstrecke:	29,9 km (250 km/h)
Oberbauart (Standard):	feste Fahrbahn
Anzahl Tunnel:	16
Anzahl Brücken:	18

##### **Bahnhöfe**

Hauptbahnhof Stuttgart mit acht Bahngleisen  
Filderbahnhof Flughafen mit Station Terminal  
und Station Neubaustrecke  
S-Bahn-Station Mittnachtstraße in Stuttgart  
Abstellbahnhof Untertürkheim

## Projektübersicht Neubaustrecke Wendlingen - Ulm



### Baumaßnahmen Neubaustrecke Wendlingen - Ulm

#### **Strecke**

Gesamtstreckenlänge:	59,6 km
davon Tunnelstrecke:	30,4 km
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	250 km/h
Oberbauart (Standard):	feste Fahrbahn
Tunnel (> 500 m):	5
Eisenbahnüberführungen:	17
Straßenbrücken:	20

#### **Bahnhöfe**

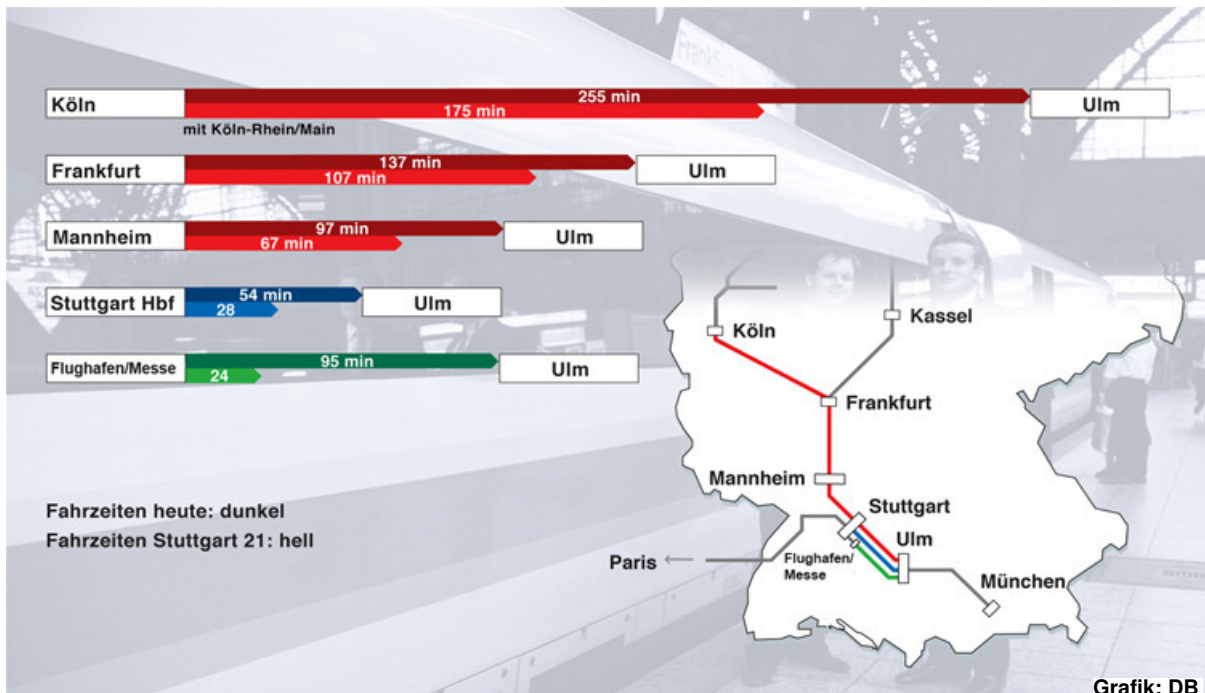
Umbau Hauptbahnhof Ulm einschließlich Ein- und Durchführung der Neubaustrecke

#### **Bahnprojekt Stuttgart - Ulm: Verkehrlicher Nutzen**

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm mit der Anbindung des Flughafens und der Messe sind struktur- und verkehrspolitisch für das gesamte Land von herausragender Bedeutung. Sie sichern die Einbindung Baden-Württembergs in das europäische Schienennetz der Zukunft.

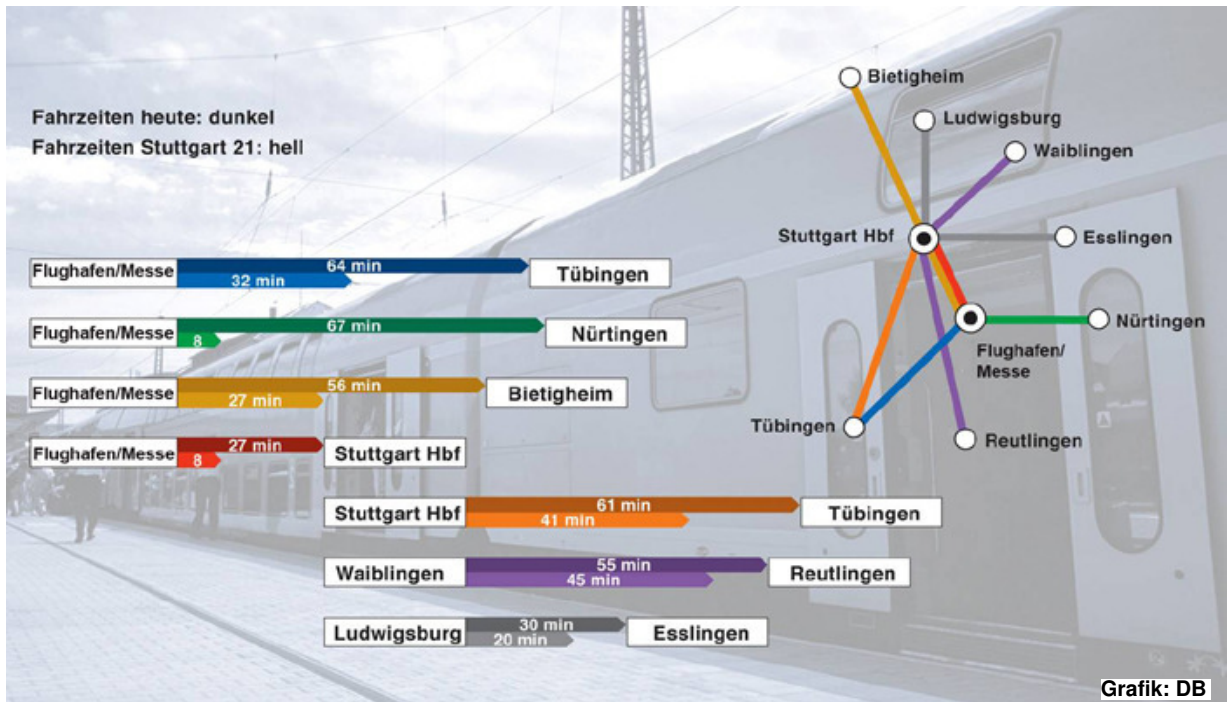
## Die Vorteile für den Fernverkehr

- Einbindung des Landes in die europäische Magistrale Paris-Bratislava
- Einbindung des Flughafens und der Landesmesse in das Fernverkehrsnetz
- Schaffung der erforderlichen Kapazitäten im Bahnknoten Stuttgart
- Wesentliche Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr
- Angebotssteigerungen im Fern- und Nahverkehr

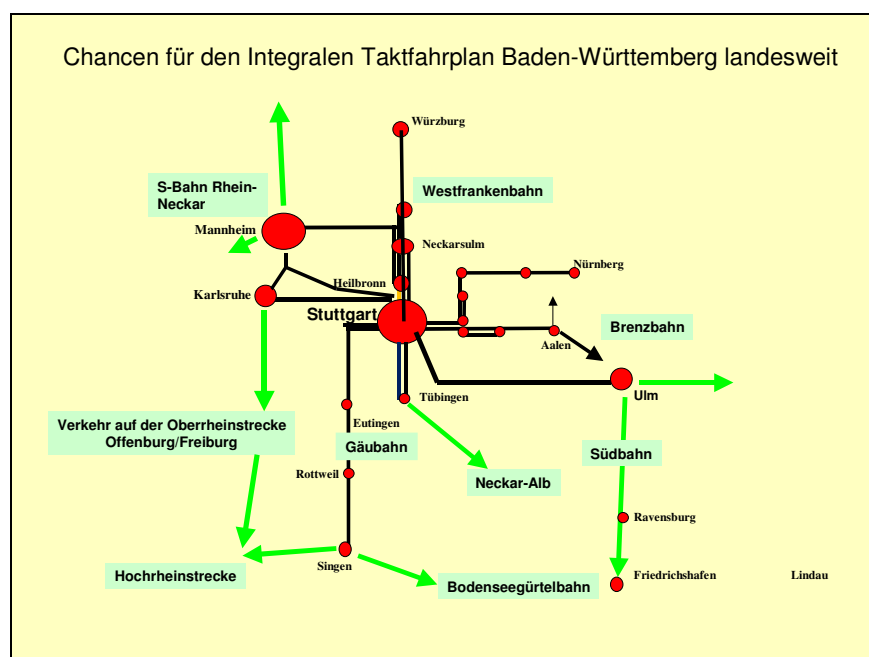


## Neue und langfristige Chancen für den Regionalverkehr:

- Deutliche Angebotssteigerung im Regionalverkehr
- Zielgerichtete Entwicklung umsteigefreier Verbindungen über den Hauptbahnhof (Durchmesserlinien) im Regionalverkehr wie es im Bereich der S-Bahn und Stadtbahn bereits vorhanden ist (Systemgedanke)
- Dadurch verbesserte zeitliche und räumliche Erschließung der Region Stuttgart und benachbarter Regionen; Verdichtungsräume werden preiswert, schnell und mit hoher lokaler Erschließungsfunktion umsteigefrei verknüpft
- Optimierte Verknüpfung mit Schienenpersonenfernverkehr
- Hervorragende Anbindung des Filderbereichs mit dem Landesflughafen Stuttgart und der Neuen Messe Stuttgart
- Deutliche Reisezeitverkürzungen



Die Durchmesserlinien bringen für das ganze Land Vorteile. Besonders die Konzeption eines Integralen Taktfahrplans mit "Bedienung jedes Bahnhofs zu jeder Stunde in jede Richtung" profitiert davon in idealer Weise, indem mehr Direktverbindungen angeboten werden können. Diese können Lücken schließen, die nach der Abschaffung des Interregio als schnelles vertaktetes Verbindungssystem zwischen aneinandergrenzenden Verkehrsräumen entstanden sind.



## Anlage 2

### **Finanzierung des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm steht**

Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ist eines der größten und bedeutendsten Bahnprojekte Deutschlands. Es beinhaltet sowohl den kompletten Umbau des Bahnknotens Stuttgart mit dem Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs und dem Anschluss des Flughafens, bekannt als Stuttgart 21, als auch die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke von Wendlingen nach Ulm. Ziel ist es, beide Projekte 2019 in Betrieb zu nehmen und kürzere Fahrzeiten für Reisende im Personennah- und Fernverkehr zu erzielen sowie mehr Kapazitäten für den Schienenverkehr zu schaffen. Das Projekt ist nicht nur für Stuttgart und die Region von besonderer Bedeutung, sondern für ganz Baden-Württemberg. Es sichert die Einbindung Baden-Württembergs in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und schließt den Flughafen Stuttgart und die Landesmesse an dieses Netz an. Darüber hinaus verbessert es auch nationale wie internationale Verkehre. Die Tieferlegung des Hauptbahnhofes bietet der Stadt Stuttgart auf 100 Hektar Fläche völlig neue Perspektiven in Sachen Städtebau.

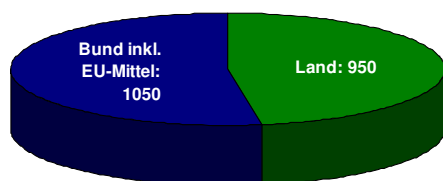
Die Gesamtkosten des Projekts werden auf rund fünf Milliarden Euro veranschlagt und werden gemeinsam von den beteiligten Projektpartnern getragen: von der Deutschen Bahn AG (im Einzelnen: DB Netz AG, der DB Station&Service AG, der DB Energie GmbH), dem Bund, dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Stuttgart, dem Flughafen Stuttgart sowie dem Verband Region Stuttgart. Alle entsprechenden Verträge wurden am 2. April 2009 unterzeichnet, so dass die Finanzierung für das Projekt gesichert ist. Im Einzelnen schloss die Deutsche Bahn AG zwei Verträge mit dem Bund, einmal zur Finanzierung der Neubaustrecke, zum anderen zum Finanzierungsanteil von Stuttgart 21. Weiterhin wurde zwischen Deutscher Bahn, Land, Stadt, Region Stuttgart sowie dem Flughafen ein Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 geschlossen. Das Land und die Deutsche Bahn haben in einer bilateralen Vereinbarung die Auszahlung des Zuschusses des Landes für die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm geregelt. Schließlich vereinbarten alle Partner im Rahmen einer gemeinsamen Erklärung ihre jeweiligen Finanzierungsbeiträge sowie das Vorgehen zur Realisierung des Gesamtprojekts.

## Finanzierung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist Bestandteil der Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Augsburg und im Bedarfsplan des Bundes verzeichnet. Daher obliegt die Finanzierung nach dem Bundesschienenwege-Ausbaugesetz (BSchwAG) dem Bund. Um eine frühzeitige Realisierung der Neubaustrecke und eine gleichzeitige Fertigstellung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke zu erreichen, wird sich auch das Land Baden-Württemberg an deren Finanzierung beteiligen.

Die Kosten für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm betragen rund zwei Milliarden Euro.

Finanzierungsbeiträge Neubaustrecke in Millionen Euro:



Das Land Baden-Württemberg stellt für das Projekt 950 Millionen Euro als festen Baukostenzuschuss zur Verfügung. Der Bau des Projekts wird zunächst aus diesen Mitteln finanziert, ab dem Jahr 2016 stellt der Bund dann die Anschlussfinanzierung sicher. Hierfür sind 1050 Millionen Euro vorgesehen. Die Bahn trägt einen geringen Planungskostenanteil im bei Bedarfsplanvorhaben üblichen Umfang.

Sollte bereits vor Beginn des Jahres 2016 der Baukostenzuschuss des Landes verausgabt sein, setzt die Deutsche Bahn zur Sicherung des Projektfortschritts Eigenmittel bis zu einer Höhe von 130 Millionen Euro ein, die ab 2016 vom Bund als Baukostenzuschuss zurückgezahlt werden.

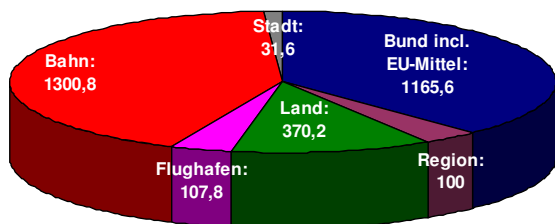
Kostensteigerungen des Projekts, die sich im Laufe der Bauzeit etwa durch Preissteigerungen ergeben können, werden ausschließlich vom Bund getragen. Etwaige Zuschüsse der Europäischen Union für das Projekt, so genannte TEN-Mittel (TEN=Trans-European Network), reduzieren den Anteil des Bundes.



## Finanzierung von Stuttgart 21

Die Kosten für Stuttgart 21 betragen einschließlich der Nominalisierung der Kosten bis 2016, das heißt unter Berücksichtigung vor allem der zu erwartenden Preis- und Lohnsteigerungen, rund 3.076 Millionen Euro. Das Vorhaben wird von den Projektpartnern kofinanziert.

Finanzierungsbeiträge Stuttgart 21 in Millionen Euro:



Die Finanzierungsanteile des Bundes und Landes setzen sich wiederum aus diversen Haushaltstiteln zusammen. So stammen die Bundesmittel sowohl aus dem Bedarfsplan für Neu- und Ausbaumaßnahmen als auch aus dem Bestandsnetz zum Erhalt bestehender Infrastruktur. Auch für Stuttgart 21 gilt, dass Zuschüsse der Europäischen Union aus TEN-Mitteln dem Bund zu Gute kommen. Sowohl Land als auch Bund steuern überdies Fördermittel für Nahverkehrsprojekte nach dem GVFG (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) bei. Zudem hat die Stadt Stuttgart durch den frühzeitigen Kauf freier werdender Baugrundstücke von der Deutschen Bahn einen weiteren Beitrag zur finanziellen Absicherung des Projekts geleistet. Der Flughafen Stuttgart wiederum stellt der Deutschen Bahn zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit einen zusätzlichen Zuschuss in Höhe von 112 Millionen Euro zur Verfügung.

Um Kostenrisiken abzudecken, die sich etwa aus Preissteigerungen, technischen Risiken oder veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen ergeben können, wurde für Stuttgart 21 zudem eine Risikovorsorge in Höhe von 1,45 Milliarden Euro getroffen. 510 Millionen Euro entfallen hierbei auf die DB, 940 auf das Land, die Stadt und den Flughafen. Bis zu einem Betrag von 220 Millionen Euro wird zunächst die Deutsche Bahn für Risiken eintreten. Ist dieser Betrag ausgeschöpft, stellen das Land, die Stadt sowie der Flughafen Mittel in Höhe von insgesamt 780 Millionen Euro be-

reit. Für den unwahrscheinlichen Fall, dass darüber hinaus weitere Kostenrisiken auftreten, wird die Deutsche Bahn zusätzlich 290 Millionen Euro einbringen, danach stellen Land und Stadt weitere 160 Millionen Euro zur Verfügung. Dank dieser Regelung sind die Kostenrisiken des Vorhabens umfassend abgedeckt.

### **Aufgaben- und Rollenverteilung**

Bauherr für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ist die Deutsche Bahn. Für Stuttgart 21 wurde ein Lenkungskreis einberufen, in dem die Deutsche Bahn, das Land, die Stadt sowie die Region vertreten sind. Der Flughafen wird durch Stadt und Land vertreten. Vorsitzender des Lenkungskreises ist der Vorstandsvorsitzende der Deutsche Bahn AG, sein Stellvertreter der Ministerpräsident des Landes.

Zentrale Aufgabe des Lenkungskreises ist es, auf die Einhaltung des Kostenrahmens zu achten. Der Lenkungskreis ist durch den Bauherren über den Bauablauf, Terminfortschritt, die Kostenentwicklung sowie weitere wichtige Fragen der Projekte zu unterrichten. Er entscheidet über die Freigabe der Mittel aus dem Risikofonds. Zudem werden wesentliche Änderungen am Projekt im Lenkungskreis entschieden, etwa in Bezug auf die äußerliche Gestaltung der Bauwerke oder den verkehrlichen Gebrauch.

Da die Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm voneinander abhängig sind, werden die beiden Projekte eng miteinander verzahnt und gesamtheitlich gesteuert. Insofern erhält der Lenkungskreis Stuttgart 21 auch Berichte über Baufortschritt, Termin- und Kostenentwicklung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

### **Nächste Schritte**

Nachdem die Finanzierung der Projekte vertraglich abgesichert ist, kann mit Hochdruck an der Realisierung gearbeitet werden. Für die bereits planfestgestellten Bauabschnitte beginnen nun die Vorbereitung zur Vergabe von Bauleistungen mit dem Ziel, 2009 die ersten Bauarbeiten zu beginnen. Hierbei wird die Deutsche Bahn insbesondere die Interessen der mittelständischen Unternehmen angemessen berücksichtigen, so dass die Investitionen auch der örtlichen Wirtschaft zu Gute kommen.

### Anlage 3

#### **Bahnprojekt Stuttgart - Ulm Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm Historie**

- 1985 Im Bundesverkehrswegeplan 1985 wird die Aus- und Neubaustrecke Plochingen - Günzburg als Fortsetzung der Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs aufgenommen.
- 1986 Untersuchung verschiedener Trassenvarianten.
- 1988 Heimerl-Trasse  
Durchgängige Neubaustrecke Stuttgart - Ulm entlang der Autobahn mit Unterfahrung des Hauptbahnhofs Stuttgart, dabei Trennung schneller Reiseverkehr und Güter- sowie Regionalverkehr.  
In der Folgezeit alternativ dazu Untersuchung der K(Kritian)-Trasse, die Unterfahrung des Hauptbahnhofs Stuttgart, Gleisführung im Tunnel bis Plochingen und Ausbau der Filstalstrecke vorsieht.
- 1990 Präferenz der Bahn für Heimerl-Variante.
- Oktober 1991 Bahn-Bericht zur Variantenuntersuchung für den Abschnitt Stuttgart - Ulm mit Heimerl- und K-Trasse.
- September 1992 Kabinettsbeschluss der Landesregierung  
Befürwortung der Trassenvariante H mit voller Einbindung des Hauptbahnhofs Stuttgart in das Hochgeschwindigkeitsnetz in Form eines Durchgangsbahnhofs.
- Oktober 1992 Bewertung verschiedener Varianten zur NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg im Auftrag des Bundes; höchstes Nutzen-Kosten-Verhältnis hat die Variante 2 nach Heimerl.
- Dezember 1992 Bahnvorstand trifft Grundsatzbeschluss  
Wahl der autobahnnahen H-Trasse, jedoch anstelle des Fernbahntunnels unter Hauptbahnhof Streckenführung Stuttgart - Bad Cannstatt - Mettingen und weiter in einem Tunnel nach Neuhausen. Zusätzliche Überlegungen zur Einrichtung eines neuen Fernbahnhofs am Rande des Rosensteinparks.

- November 1993 Aufnahme des Ausbaus der Strecke Stuttgart - Ulm - Augsburg in das Bundesschienenwegeausbaugesetz.
18. April 1994 Gemeinsame Vorstellung Stuttgart 21 durch Bahn, Bund, Land und Stadt.
7. November 1995 Rahmenvereinbarung  
Land, Stadt und Region einigen sich mit der Bahn und dem Bund über die zeitgleiche Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm.
- 1998/1999 Die Planungen geraten ins Stocken auf Grund von Nachverhandlungen zu Änderungen der verkehrlichen und finanziellen Rahmenbedingungen.
15. Juli 1999 Der Landtag ersucht die Landesregierung, sich bei der Bundesregierung und bei der Bahn weiterhin mit Nachdruck für die Realisierung der beiden Vorhaben Stuttgart 21 und Neubaustrecke Stuttgart - Ulm einzusetzen.
- Februar 2001 Der Bund stimmt dem Vorfinanzierungsangebot des Landes zu und erklärt seine Bereitschaft, ab 2011 in die Finanzierung einzutreten.
- Juli 2001 Land, Stadt und Region schließen mit der Bahn die Vereinbarung zur weiteren Zusammenarbeit zur Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen - Ulm.  
Verhandlungen über Wirtschaftlichkeit der Projekte mit der Bahn.
12. Oktober 2006 Grundsatzbeschluss des Landtags für die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm und Stuttgart 21.
19. Juli 2007 Memorandum of Understanding zwischen Bund, Bahn, Land, Stadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart.
25. Juli 2007 Zustimmung des Landtags zum Memorandum of Understanding.  
Fortsetzung der Planfeststellungsverfahren und Beginn der Entwurfsplanung.  
Vertragsverhandlungen.
02. April 2009 Abschluss aller Finanzierungsvereinbarungen.